

Pan Rafał Weber

Sekretarz Stanu
Ministerstwo Infrastruktury

Szanowny Panie Ministrze,

Nawiązując do toczącej się publicznej debaty na temat bezpieczeństwa ruchu drogowego, chciałbym zwrócić uwagę Pana Ministra na jedno z poważniejszych patologicznych zjawisk na rynku transportu drogowego, jakim są naruszenia zasad związanych z czasem prowadzenia pojazdów, z wymaganymi przerwami i okresami odpoczynku w transporcie drogowym, związane z manipulacjami i fałszowaniem zapisów tachografów. Jest to temat do tej pory bagatelizowany w debacie nad środkami zmierzającymi do zmniejszenia liczby zabitych i rannych na polskich drogach. Niestety drastyczne przekraczanie dobowych norm określających czas prowadzenia pojazdu i związane z tym zmęczenie wywołuje w zakresie sprawności psychofizycznej kierowcy podobne skutki jak stan nietrzeźwości, stan po użyciu alkoholu lub stan po użyciu innych podobnych substancji psychoaktywnych. Zawęża się pole widzenia, wydłuża się czas reakcji, zmniejsza się możliwość rozpoznawania zagrożeń oraz zwiększa się ryzyko zaśnięcia kierowcy w trakcie jazdy. Dodatkowym bardzo niebezpiecznym czynnikiem związanym z naruszaniem czasu prowadzenia pojazdów są podejmowane przez kierowców próby walki ze zmęczeniem za pomocą amfetaminy, wszelkiego rodzaju tzw. „dopalaczy” lub innych podobnie działających substancji psychoaktywnych. Co w oczywisty sposób pogłębia jedynie zagrożenie życia i zdrowia dla innych uczestników ruchu drogowego.

W ocenie związku pracodawców „Transport i Logistyka Polska” skala tego typu naruszeń zaczyna lawinowo narastać, co związane jest z odnotowywanym we wszystkich segmentach rynku przewozowego spadkiem wysokości stawek frachtów. Spadek ten jest wywołany zmniejszeniem popytu na usługi transportowe w post-pandemicznej rzeczywistości gospodarczej, przy jednoczesnym utrzymaniu podaży tych usług na dotychczasowym poziomie. W tej sytuacji część przewoźników staje przed dylematem czy zrezygnować z podjęcia zlecenia, czy też zredukować koszty pracy przewozowej tak, aby przewóz przy niskich stawkach był w ogóle możliwy, godząc się przy tym na naruszenia obowiązujących zasad i warunków wykonywania przewozów drogowych umożliwiającą taką redukcję.

Oczywiście podejmowane indywidualne decyzje o redukcji kosztów związanej z naruszeniem prawa pogłębiają jedynie niekorzystną dla branży sytuację rynkową. Skoro bowiem znajdują się wykonawcy zleceń za cenę poniżej kosztów regulacyjnych, to z wyłącznie rynkowego punktu widzenia proponowane dzisiaj zbyt niskie naszym zdaniem stawki są ceną równowagi. Konsekwencje tego stanu rzeczy dla uczciwie działających dziesiątków tysięcy przedsiębiorców są tragiczne. Stoją oni bowiem przed dylematem bankructwa lub przejścia w strefę nieuczciwej konkurencji!

Jedną z nielegalnych metod redukcji kosztów są manipulacje związane z tachografem, a w szczególności używanie oprogramowania wyłączającego rejestrację czasu prowadzenia pojazdów, przebytej przez pojazd drogi. Oprogramowanie to dodatkowo wyłącza wymagane prawem ograniczniki prędkości. Koszt takiego nielegalnego oprogramowania wynosi około 12 tysięcy złotych.

Oczywiście wykonywanie takich manipulacji nie jest możliwe bez współdziałania nieuczciwego pracodawcy z zatrudnionymi przez niego kierowcami. W tym procederze kierowca uzyskuje dodatkowe nieopodatkowane i nieobjęte składkami ubezpieczeń społecznych „wynagrodzenie” bezpośrednio z zysku przewoźnika. Jest to możliwe ze względu na fakt, iż większość firm transportowych prowadzonych jest w formie działalności gospodarczej osoby fizycznej i na uproszonych zasadach ewidencjonowania kosztów i przychodów (nie prowadzą pełnej księgowości wymaganej m.in. od osób prawnych). Łączna wysokość „wynagrodzenia” uczestniczącego w takim procederze kierowcy wynosi około 12-13 tysięcy złotych miesięcznie. Stanowi to kwotę dwukrotnie przewyższającą przeciętne wynagrodzenie kierowcy pracującego w uczciwej i rzetelnej firmie przewozowej.

Z kolei sam przewoźnik używający nielegalnego oprogramowania obniża w znaczący sposób udział w wykonywanej pracy przewozowej kosztów stałych związanych z pojazdem (koszt leasingu, raty kredytów, amortyzacja pojazdu, ubezpieczenia, podatek od środków transportu etc.). Dla zobrazowania tej sytuacji można wskazać, że wykonywanie przewozów zgodnie z rozporządzeniem 561/2006 i z zachowaniem obowiązujących limitów prędkości pozwala na przebieg używanego do przewozów pojazdu na poziomie około 10 tysięcy kilometrów miesięcznie. Przy wykorzystaniu nielegalnego oprogramowania wyłączającego podstawowe funkcje tachografu oraz wyłączającego ograniczniki prędkości możliwe jest uzyskanie miesięcznego przebiegu na poziomie 20 tysięcy kilometrów. A to oznacza, że koszty stałe redukują się o połowę dla każdego jednego kilometra wykonanej pracy przewozowej.

Pragnę zwrócić w tym miejscu uwagę Pana Ministra chociażby na fakt, że niestety od wielu już lat funkcjonuje strona internetowa www.stoptachograf.pl. Mimo, że odnosi się ona do działalności prowadzonej przez firmę mającą siedzibę na terenie Litwy, to jednak prowadzona jest w języku polskim, posiada polską domenę internetową i polski numer telefonu kontaktowego. Jest to ewidentne złamanie przepisów art. 25 ustawy z dnia 5 lipca 2018 r. o tachografach, który stanowi, że „zabrania się produkcji, dystrybucji, reklamy, sprzedaży lub udostępniania w inny sposób urządzeń, przedmiotów lub oprogramowania wykonanych lub przeznaczonych do celów podrabiania lub przerabiania danych rejestrowanych przez tachograf.”

Co więcej, nieuczciwi przedsiębiorcy nie ograniczają się do kupowania tylko ww. urządzeń dostępnych na rynku. W obecnych czasach manipulacje polegają też na całkowitym „oszukaniu” oprogramowania tachografu, poprzez wgranie innego, nielegalnego oprogramowania, którym przedsiębiorca czy kierowca mogą dowolnie sterować i manipulować. W przeciwieństwie do wyłączników, tego typu manipulacje nie zostawiają żadnych śladów ingerencji i instalowane są także w fabrycznie nowych pojazdach. Tachografy manipulowane są także jeszcze przed ich aktywacją, czyli tak naprawdę rozpoczęciem ich funkcjonowania w pojeździe i rejestrowania wszelkich aktywności. W takich przypadkach wykrycie manipulacji możliwe jest tylko przez wybitnych specjalistów i znawców tematu, a co istotne, jest to niezwykle czasochłonne. Inspektor ITD zaangażowany w wykrycie najnowszych metod manipulacji często musi spędzić cały dzień roboczy na kontroli tylko jednego pojazdu. Nie jest fizycznie w stanie skontrolować ich więcej, co tylko negatywnie

wpływa na poprawę bezpieczeństwa na polskich drogach i uczciwą konkurencję. Zdarza się niestety także, że taki inspektor ITD otrzymuje reprimendę od przełożonych, że nie wyrobił dziennej czy miesięcznej normy liczby skontrolowanych pojazdów. To z kolei skutecznie zniechęca od dogłębnego badania przypadków manipulacji i ich skutecznego wykrywania.

Przedsiębiorcy stosujący manipulacje, zarówno polscy jak i zagraniczni, bardzo dobrze wiedzą, że największe szanse ich powodzenia mają podczas jazdy przez terytorium Polski w porze nocnej lub w trakcie świąt państwowych. Niestety ITD prowadzi kontrole nocne lub w dni świąteczne tylko sporadycznie, najczęściej w ramach tzw. „akcji specjalnych”. Nie pomaga to w walce z patologicznymi zachowaniami na polskim rynku transportowym.

Wielokrotnie zdarza się też, że przedsiębiorca, w pojeździe którego wykryto i stwierdzono manipulację tachografu, ponownie instaluje w tym samym pojeździe kolejne urządzenie manipulujące tachograf, gdyż bez tego nie potrafi już po prostu funkcjonować. Ponowna kontrola wykazuje ponowną manipulację i koło toczy się dalej. Tajemnicą poliszylnela pozostaje fakt, dlaczego tacy przedsiębiorcy cały czas posiadają licencje wspólnotowe, a w przypadku przedsiębiorców spoza UE, dlaczego np. ich pojazdy nadal są wpuszczane na terytorium RP. Obecne kary za manipulacje w tachografach przewidziane w ustawie o transporcie drogowym są całkowicie nieskuteczne, zarówno w przypadku kierowców, jak i przedsiębiorców.

Panie Ministrze,

Dalsze tolerowanie tej sytuacji przyniesie bardzo poważne konsekwencje społeczne i gospodarcze. W przypadku braku zdecydowanych działań Rząd musi się liczyć z jednej strony z ciągłym pogarszaniem stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego, a z drugiej strony ze stopniową eliminacją uczciwych przedsiębiorców płacących rzetelnie podatki i inne wymagane prawem świadczenia związane z ubezpieczeniami społecznymi i coraz większym rozwojem szarej strefy w transporcie drogowym.

Nie podważamy przy tym kompetencji służb kontrolnych takich jak Inspekcja Transportu Drogowego. Pracują tam wybitni i zaangażowani fachowcy. Niemniej w naszej ocenie nastał właściwy czas na dyskusję m.in. na temat:

- wzmocnienia kadrowego tej służby,
- zatrudnienia inspektorów na zasadach właściwych dla służb mundurowych, umożliwiającego m.in. trójzmianową pracę inspekcji przez okres całej doby,
- rozszerzenia kompetencji w zakresie kontroli dokumentów związanych z obrotem gospodarczym oraz stosunkiem pracy pracodawca-pracownik,
- zmianę sposobu zadaniowania inspektorów i rozliczania ich pracy,
- wprowadzenia sankcji w postaci czasowego zatrzymania prawa jazdy kierowcy korzystającego z pojazdu, w którym fałszowane są zapisy tachografu.

Oczekujemy także podjęcia zdecydowanych działań przez polskie organy ścigania we współpracy z organami innych państw członkowskich Unii Europejskiej w celu zwalczania prowadzonej z terenu tych państw nielegalnej działalności polegającej na produkcji, dystrybucji, reklamy, sprzedaży lub udostępniania w inny sposób urządzeń, przedmiotów lub oprogramowania wykonanych lub przeznaczonych do celów podrabiania lub przerabiania danych rejestrowanych przez tachograf!

Ponadto zwracamy uwagę, że jeszcze gorsza sytuacja w obszarze związanym z czasem prowadzenia pojazdów jest w segmencie rynku przewozowego, który nie jest objęty przepisami

ustawy o transporcie drogowym - tj. w przewozach wykonywanymi pojazdami o dmc do 3,5t. Wprawdzie w procedowanym obecnie Pakiecie Mobilności nr 1 przewidziano odpowiednie regulacje mające na celu uporządkowanie tego obszaru, niemniej przewidywane wejście w życie rozwiązań Pakietu odnoszących się do pojazdów od 2,5 do 3,5 t jest bardzo odległe. Dlatego warto w tym momencie rozważyć wprowadzenie pomostowych regulacji krajowych, które wcześniej (w okresie przejściowym) wprowadziłyby krajowe normy czasu prowadzenia pojazdów, wymagane przerwy i okresy odpoczynku dla zawodowych kierowców wykonujących przewozy drogowe pojazdami nieobjętymi przepisami rozporządzenia 561/2006, oraz uproszczone formy ich ewidencjonowania. Oczywiście potrzebne byłyby także odpowiednie uprawnienia dla służb kontrolnych do egzekwowania ww. norm oraz związane z ich naruszeniami sankcje.

Związek pracodawców „Transport i Logistyka Polska” oferuje gotowość współpracy z Panem Ministrem oraz pańskimi współpracownikami we wszystkich wskazanych wyżej obszarach.

Z wyrazami szacunku


Prezes
Transport i Logistyka Polska
Maciej Wroński

Do wiadomości:

Pan **Zbigniew Ziobro**
Prokurator Generalny

Pani **Magdalena Rzeczkowska**
Sekretarz Stanu, Szef Krajowej Administracji Skarbowej

Pan **Alvin Gajadhur**
Główny Inspektor Transportu Drogowego